

COMISSÃO DA AMAZÔNIA, INTEGRAÇÃO NACIONAL E DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

**REQUERIMENTO Nº_____ DE 2010.
(Do Senhor Marcelo Serafim)**

Requer que sejam convidados os Ministros dos Transportes, do Meio Ambiente e do Tribunal de Contas da União, para debater sobre a reforma da BR-319.

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, com base nos artigo 24, inciso III, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, que, ouvido o Plenário desta Comissão, sejam convidados para Audiência Pública, em data a ser agendada por esta Comissão, os Ministros dos Transportes, Alfredo Nascimento, do Meio Ambiente, Carlos Minc do Tribunal de Contas da União, André Luís de Carvalho, para esclarecimento sobre a reforma da BR-319.

JUSTIFICAÇÃO

A Rodovia BR-319 unia a cidade de Manaus, no Amazonas, a Porto Velho, em Rondônia, até ficar intransitável em 1988. O governo do presidente Lula resolveu promover a reconstrução e pavimentação da rodovia. A obra está prevista no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Porém, a reforma da rodovia BR-319, que liga Porto Velho a Manaus, pode ter um custo superior aos benefícios gerados pela obra. Um estudo realizado pela ONG Conservação Estratégica (CSF-Brasil) aponta que o empreendimento poderá gerar, no mínimo, cerca de R\$ 315 milhões de prejuízos nos próximos 25 anos.

Isso ocorreria porque a diminuição nos custos de transporte não seria forte o suficiente para cobrir os custos da reforma, que prevê a pavimentação de pelo menos 400 quilômetros de estrada no meio da floresta. As obras na BR-319 estão previstas no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), e seu custo de implantação é de aproximadamente R\$ 557 milhões.

Este Congresso Nacional, através do senador Renato Casagrande, pediu que o Tribunal de Contas da União fizesse um levantamento de auditoria sobre o assunto. O relatório do TCU, que fiscalizou as obras de pavimentação e recuperação da BR 319, ficou pronto.

Nas mais de cinqüenta páginas do parecer contém, entre outras coisas, que “não há, contudo, estudo de viabilidade econômica atual, porque a estrada estava incluída como de segurança nacional e de interesse público, e nesse caso, estava dispensada do referido estudo, nos termos do art. 3º da Lei nº 5.917, de 1973, c/c com o art. 1º do Decreto-Lei nº 2.375, de 1987, e Portaria Dnit nº 1.562, de 2008; sendo que, na construção da rodovia nos anos 70, fora realizado estudo de viabilidade econômica e técnica para a implementação do projeto”.

Para discutir esse e outros pontos do relatório do TCU é que pedimos auxílio dos nobres pares para aprovar o presente requerimento de Audiência Pública.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2010.

**Deputado MARCELO SERAFIM
PSB/AM**